A TOUTE ALLURE

LA LUTTE DU VAL SUSA CONTRE LE TGV LYON-TURIN

APRÈS AVOIR SOUTENU l'incendie qui s'est développé à partir de fin octobre dans tout le pays, dépassant largement l'épiphénomène « jeunes de cités » pour contaminer de larges zones du territoire, impliquer des dizaines de milliers de noctambules, et frapper commissariats, écoles, bus, entrepôts et autres supermarchés, nous n'avons pu regarder que d'un œil bienveillant la révolte du Val Susa, de l'autre côté des Alpes.

CONCERNANT la population entière de cette étroite vallée située entre Modane et Turin, la rage explose contre les débuts de la construction d'une ligne de train fret/voyageurs à grande vitesse. Bien sûr il y a l'uranium et l'amiante qu'ils doivent bouffer avec les futurs travaux, bien sûr il y a le bruit pour vingt ans, bien sûr il y a la montagne éventrée pour le profit de quelques uns. Mais il y a surtout la volonté de préserver envers et contre tout —la technologie, le progrès ou le choix des démocrates élus— un certain rapport à leur environnement et la possibilité de décider par eux-mêmes de leur vie.

DES SABOTAGES entre 1996 et 1998 aux marches sur les sentiers des partisans, puis des manifestations aux grèves sauvages, des blocages de route et voies ferrées aux durs affrontements avec la flicaille pour empêcher les premiers sondages de terrain, ils ont su user en quelques mois d'une grande partie du langage de la critique pour affirmer qu'ils ne veulent pas de cette Grande Vitesse.

ET NON CONTENTS de fêter joyeusement en ces mois d'hiver chaque recul des techniciens venus fouiller la vallée avant de la déchirer, ils poussent en plus le comble jusqu'à se confronter dans de larges assemblées, réfléchir ensemble et comploter contre ce monde.

SI CETTE ATTAQUE de la civilisation a su trouver une réponse collective qui nous en rappelle d'autres (contre le nucléaire à Plogoff ou Chooz par exemple), elle nous a comme première solidarité poussés à publier ce petit dossier en guise d'*antipasto*.

Quelques révoltés métropolitains

Un passé de sabotages...

1996

23 août *: Deux molotovs sont lancés près de Bussoleno contre la foreuse utilisée pour sonder le sous-sol. Des tags contre le Tav sont trouvés sur place. 50 000 euros de dégâts.*

27 novembre *: Une cabine électrique de la ligne ferroviaire Turin-Modane est incendiée sur les hauteurs de Bruzolo. Des tags contre le Tav sont trouvés sur place.*

24 décembre *: Les transformateurs électriques d'un relais de télévision de la Rai et d'un relais de téléphone Omnitel à côté sont incendiés près de Mompantero. Des coups de fusils sont tirés contre les deux cabines. On retrouve écrit sur une église voisine « Valsusa libera ».*

1997

26 janvier *: Du liquide inflammable est jeté sur les parties électriques et le tableau de commande d'une foreuse à Crotte di Chianocco. On retrouve sur place des tags contre le Tav et les Mondiaux de ski. 10 000 euros de dégâts*

6 février *: Le générateur de courant d'un chantier où opère une foreuse saute à l'aide d'un mélange de liquide inflammable et de poudre de cartouches près de Mompantero. Des tags contre le Tav et les Mondiaux de ski sont laissés sur place. 15 000 euros de dégâts. Un relais de téléphone situé à côté est aussi touché, sa cabine électrique se prend des coups de fusils.*

18 mars *: Après avoir pénétré de nuit dans le tunnel de l'autoroute A32 à Giaglione, des saboteurs anonymes font sauter son canal de distribution électrique à la dynamite. Sans revendication. Plus de 25 000 euros de dégâts.*

21 mai *: Double attaque dans la zone de Mompantero. Les câbles d'un relais de télévision Mediaset sautent à la dynamite à Bianco, tandis qu'une foreuse brûle à Moetto. Sans revendication. 35 000 euros de dégâts.*

15 octobre *: La maison d'Ugo Iallasse, dirigeant de la Sitaf (qui gère l'autoroute de Fréjus qui passe dans la vallée), se prend de puissants pétards.*

4 novembre *: Une explosion endommage deux relais situés sur les hauteurs de Borgone di Susa. Leurs antennes servaient à plusieurs chaînes télés et radios, ainsi que de pont-radio pour les carabiniers.*

10 novembre *: Explosion manquée d'un dispositif feu/bonbonne de gaz contre une cabine électrique de blocage de la ligne ferroviaire Turin-Modane. Un tag contre le Tav qui ne semble pas récent est retrouvé sur place.*

1998

20 janvier *: Après avoir dérobé de l'outillage, des inconnus incendient de nuit la mairie de Caprie. Le feu, parvenu au garage municipal, provoquera une explosion causant de lourds dégâts à l'édifice.*

Toujours plus vite

Le plaisir de voyager, entendu comme aventure et découverte, est une chose. La nécessité de se déplacer le plus rapidement possible en est une autre. La Grande Vitesse n'est rien d'autre que la réponse à cette fausse nécessité : celle de parcourir le plus grand espace en le moins de temps possible. Mais de quel espace et de quel temps parlons-nous ? Vite fait bien fait de Turin à Paris et de Paris à Turin, agrippé à ses vingt-quatre heures, chacun trouvera à la gare d'arrivée le même sandwich, le même coca et le même ennui qu'il a laissé à la gare de départ.
Avec la Grande Vitesse, il sera possible de rejoindre le même ennui, le même coca et le même sandwich en cinq heures plutôt qu'en dix.
Ben dis-donc ! C'est ça le progrès dont l'idéologie arrête si souvent la critique, et qui nous rend bouche bée d'admiration ? Eh oui. Et c'est le premier mensonge qu'on doit démasquer.
Le gain de temps, qu'on nous deale comme un besoin humain que chacun devrait pouvoir satisfaire, ne répond en fait qu'aux intérêts du capital et de sa reproduction : la réduction de la vie quotidienne à une ressource de moments complètement équivalents entre eux, une course nécessaire et rapide qui ne laisserait aucune place à des pensées ou désirs qui ne seraient pas une nouvelle marchandise à consommer. Qu'il s'agisse d'un pique-nique en famille, d'une pizza entre amis ou d'une journée de ski.
C'est donc ça notre vie ? Il semblerait que oui. Paradoxalement, ce n'est pourtant que lorsque chaque instant est devenu égal aux autres, lorsque chaque endroit est devenu identique, que le fait de se déplacer le plus rapidement possible est devenu une conquête.
Il y a bien sûr ceux qui se plaignent que la Grande Vitesse éventrera des vallées, dévastera des jardins, asséchera les géraniums au bord des fenêtres ou tiendra éveillés ceux qui auront la malchance de vivre aux alentours de son passage.
C'est vrai, mais il y a plus.
La Grande Vitesse n'est pas seulement une attaque contre la vie de quelques vallées, mais une attaque contre le sens de la vie même.
C'est un signe des temps sans équivoque, un temps où le mensonge est nécessaire au capital pour se maintenir. Et c'est bien ça le hic.
Le progrès, l'économie et la production, dès lors que leur fonction d'optimiser les ressources humaines s'est épuisée, se sont maintenus en vie et tournent à vide pour une foule de crédules apeurés qui n'osent pas se libérer. Ceux qui administrent tout cela ne sont alors plus bons à rien. Pour continuer à exister, ils doivent ainsi se contenter de réaliser des nocivités : les Trains à Grande Vitesse par exemple.
Ceux-là, comme le capital, courent comme des fous sur un quai sans issue.
Réussirons-nous à les faire dérailler ?

Anarchici valdostani

[Tract distribué à la manifestation turinoise du 14 mars 1998]



Mais bordel, où veulent-ils donc aller si vite ?

Un lieu commun voit les montagnards comme des personnes tranquilles et pacifiques. Des gens sereins qui vivent dans des endroits préservés. Peut-être les montagnards du Val Susa étaient-ils autrefois tranquilles et pacifiques. Depuis quelques temps en revanche, ils sont plutôt enragés. Le progrès et l'argent veulent en effet bouffer leur vallée qui, comme beaucoup d'autres endroits du monde, est déjà en piteux état.
C'est à travers le Val Susa que devrait passer la ligne de train TAV/TAC (Train à Grande Vitesse/Train à Grande Capacité, respectivement pour les passagers et les marchandises) de Turin à Lyon, faisant partie d'un projet de mobilité « rapide » au niveau européen. En partant de Turin, le train super-rapide devrait traverser un premier tunnel (Musinè-Gravio) de 23 kilomètres de long, pour déboucher dans la Vallée Haute, où un autre tunnel de 53 kilomètres devrait réunir Venaus en Italie à St Jean-de-Maurienne en France. Incroyable, pas vrai ? Ne serait-ce que par la quantité d'amiante et d'uranium qui sortira de ces gros trous, pour se déverser avec la brise du soir sur les villages de la vallée et sur Turin.
La ligne à grande vitesse est présentée dans les médias (en particulier par TG3 et le journal *La Stampa*, qui appartient à Agnelli le patron de FIAT) comme une bénédiction qui sauverait le Piémont du déclin économique. Des études indépendantes ont pourtant relevé que du point de vue des transports, ce projet est totalement inutile. La ligne ferroviaire déjà existant est à peine exploitée à la moitié de sa capacité. En somme, il suffirait d'investir (et moins) pour maintenir en service la ligne présente. On éviterait entre autre les massacres liés au manque de sécurité, comme celui de Crevalcore ou, par chez nous, de Madonna dell'Olmo.
Il est évident que la construction de lignes à grande vitesse est un banquet exquis préparé pour les grands groupes industriels et financiers. Il suffit de rappeler que parmi les principaux intérêts économiques qui sont derrière le TAV se trouve le clan Agnelli.
Les dommages environnementaux liés à la construction de la nouvelle ligne de train seront énormes pour le Val Susa, avec des nappes phréatiques asséchées par les fouilles, une pollution sonore et, surtout, un million de mètres cubes extraits, contenant de l'amiante et de l'uranium.
Ce qui se traduira pour la santé des habitants du Val Susa et des turinois par des mésothéliomes (un cancer de la plèvre provoqué par l'inhalation de l'amiante, mortel dans 100% des cas) et des lymphomes (pour être clair, ce dont sont malades les militaires qui ont été exposés aux projectiles à l'uranium au Kosovo).
La population de la vallée lutte depuis des années contre ce projet. Cette opposition tenace a fait patiner pendant des années les sondages à partir desquels partirait la construction de la ligne à grande vitesse. Au début de l'automne, le gouvernement et les entreprises prestataires ont prévu de donner le feu vert au début des travaux, mais la population occupe désormais depuis des mois les sites où devraient ouvrir les chantiers.
Rappelons la marche du samedi 4 juin 2005, qui a vu défiler 30 000 personnes pour dire aux chefs de bord qu'ils ne voulaient pas entendre parler de grande vitesse.
Rappelons aussi les nombreuses actions de sabotage contre les premiers relevés de terrain, à cheval entre 1997 et 1998. Trois anarchistes furent accusés d'entre être les auteurs, et dénoncés comme étant des « éco-terroristes » (terme curieux qui définit ceux qui défendent l'environnement contre les griffes du capital). Des années après, le procès s'est terminé sans que les juges puissent prouver leurs accusations, mais deux d'entre eux, Edoardo Massari et Maria Soledad Rosas, étaient déjà morts en incarcération.
Leur fin dramatique nous rend encore plus déterminés à ne pas baisser la tête.

Vendredi 9 septembre 2005, de 16 à 20h,
se tiendra un banquet informatif devant la gare.

Parce que nous sommes solidaires avec la lutte contre cette balafre
supplémentaire contre l'environnement
et ceux qui y vivent.

Parce que nous sommes conscients que la grande vitesse n'est qu'une
des griffes (qui se nomme ailleurs tunnels, mégas-digues,
infrastructures olympiques, antennes et pylônes, etc.)
avec lesquelles le pouvoir attente à nos vies et à notre terre. Partout.

Parce que nous voulons lancer un signal à ceux qui mettent en place
le TAV : même en dehors du Val Susa, leur nocivité rencontrera
l'hostilité qu'elle mérite.

[Tract italien distribué simultanément dans plusieurs villes alpines avant le début annoncé des travaux en Val Susa]

Amiante et uranium sont sur un bateau Qui c'est qui crève ?

L'ouvrage principal de la ligne Lyon-Turin est un tunnel de 53 km sous les Alpes qui unira St-Jean-de-Maurienne à Venaus. Sa portée est telle qu'il nécessite de recueillir un nombre d'informations considérable avant d'engager le projet définitif vers 2009.

Les travaux de base portent donc principalement sur le creusement de quatre descenderies et galeries de reconnaissance à Modane/Villarodin-Bourget, St-Martin-la-Porte et La Praz en France, Venaus en Italie.

Les descenderies sont des ouvrages souterrains de plusieurs kilomètres qui permettent de rejoindre, au cœur du massif, le niveau du futur ouvrage principal, le Tunnel de base. Au cours des différentes phases d'utilisation, les descenderies remplissent trois fonctions : en phase d'études, elles donnent accès aux premières galeries de reconnaissance, ce qui aide à mieux connaître la structure géologique du terrain et à préciser les méthodes de construction, les coûts (il est prévu de dépenser 550 millions d'euros rien que pour cette phase de reconnaissance) et les délais définitifs. Ensuite, viendra peut-être le temps des travaux de réalisation du tunnel de base et, à ce moment, elles donnent la possibilité de le creuser depuis les 17 points d'attaque prévus. Enfin, une fois le tunnel réel en service vers 2020, les descenderies serviront à sa ventilation et d'accès aux équipes de maintenance.

Les trois descenderies sont déjà en travaux : après une première phase de début 2002 à juillet 2004, l'excavation de la descenderie de Modane doit reprendre fin 2005 jusque mi-2007. La descenderie de Saint-Martin-la Porte a commencé en second, début 2003, et devrait être achevée mi-2006. Enfin, le début des travaux de la dernière descenderie côté français, celle de La Praz (située sur la commune de Saint-André) a officiellement été inauguré le 13 octobre 2005. La galerie de reconnaissance de Venaus, en Italie, n'a toujours pas été conquise par la CMC, la coopérative à la tête du consortium qui doit la réaliser.

Enfin, après ce tunnel principal qui sort à Venaus, le tracé prévoit ensuite de creuser 44 km à flanc de montagne entre Bruzolo (Val Susa) et Settimo Torinese (périphérie de Turin), dont 23 km de tunnel de Grange à Borgone. Ce dernier s'accompagne de trois galeries secondaires (des « fenêtres de sécurité ») dans les villages de Rivera, Caprie et Grangetta.

En Val Susa, ce sont près de 1,15 millions de mètres cubes de roche contenant de l'amiante qui vont être extraits et stockés un peu plus loin, à Tetti S. Mauro. L'amiante est un minéral fibreux qui, réduit à l'état de poudre, en particules microscopiques, est facilement dispersé par le vent avant d'être respiré. Le mésothéliome, un cancer des poumons qui se développe 15-20 ans après ces inhalations, est mortel dans 100 % des cas et conduit à la mort environ 9 mois après le diagnostic. Quant à l'uranium, répertorié depuis 1965 dans le massif d'Ambin, il sera extrait 15 millions de mètres cubes en contenant : inhalé, il cause le lymphome, un cancer non moins pénible, sans compter qu'il aura l'agréable plaisir de contaminer de façon incommensurable les nappes phréatiques d'une part, les cours d'eau qui serviront d'irrigation aux chantiers ensuite.

Le meilleur argument du monde en faveur du Turin-Lyon, s'il en existait un, ne vaudra jamais ces conséquences-là sur une population.

A Sarà Düro (Vous allez en chier)

En 1990, le Conseil de la Communauté européenne approuve un plan directeur de construction d'un réseau européen de 30 000 km de lignes de train à grande vitesse, afin de relier toujours plus vite les grands pôles économiques d'Europe et de faire circuler la marchandise et les riches en des temps dignes d'une société ultramoderne. L'axe prioritaire n°6n confirmé le 16 novembre 2005, part de Lyon et passe par Turin, Milan, Venise, Trieste et Budapest pour finir vers Kiev. La liaison Lyon-Turin, à travers le Val Susa, inclut la réalisation d'un tunnel de 53 km. La France et l'Italie, après avoir été retardés par des questions de gros sous depuis 1996, concluent en janvier 2001 l'accord devant mener ce projet à bien. Fin 2003, l'Union Européenne accepte de verser 20 % des 13 milliards prévus, puis 50 % en été 2004. Les premiers travaux, après récupération des terrains expropriés, devaient donc commencer en Italie sous forme de sondages à Borgone, Bruzolo, Chianoco, Bussoleno, Mompantero, Giaglone et de galerie de reconnaissance à Venaus, sortie du futur tunnel.

2005

4 juin : La manifestation en vue de remobiliser les habitants de la vallée à l'approche des sondages géologiques sur les différents sites, qui sont la dernière étape avant le début des travaux, réunit 30 000 personnes.

20 juin : La tentative des sondeurs de venir prendre possession du site de Borgone est repoussée par la population sous l'égide de leur maire. Un journaliste de la télé régionale TG3 est chassé. La méthode pour empêcher les techniciens et leur foreuse de venir prendre possession des terrains expropriés, qui sera utilisée tout le mois, est la convocation d'un conseil municipal sur site du matin au soir appuyé par un rassemblement de la population.

21 juin : une cinquantaine de maires et conseillers municipaux sont reçus par l'adjoint aux transports du conseil régional. La région Piémont accorde le lendemain un moratoire de 3 mois avant de début des premiers sondages, pensant gagner du temps afin de « convaincre » ses têtus d'administrés.

27 juin : La tentative de venir prendre possession du site de Bruzolo est repoussée par la population.

29 juin : La tentative de venir prendre possession du site de Venaus est repoussée par la population.

9 septembre : Rassemblements et informations devant les gares de plusieurs villes des Alpes occidentales en solidarité avec la lutte du Val Susa.

6 octobre : Le ministre des transports suspend au 31 octobre la venue de 900 flics supplémentaires afin de reprendre les derniers terrains à sonder. Le rassemblement prévu à Venaus pour s'opposer aux réappropriations des sondeurs se tient néanmoins, mais dans une ambiance moins tendue.

13 octobre : Dominique Perben, ministre français des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, inaugure les travaux de la descenderie de La Praz en Savoie dans le cadre du chantier du Lyon-Turin. Elle constitue le 3e chantier engagé en Savoie par Lyon Turin Ferroviaire (LTF, société franco-italienne qui a en charge la partie commune aux deux pays).

30 octobre : C'est le dernier jour, selon certains critères légaux, pour que les sondeurs se rendent sur les différents sites. Toute la vallée est bloquée par une marée humaine, les voies d'accès aux terrains sont barricadées. Les techniciens et leurs foreuses, protégés par un millier de flics, ne parviennent pas à forcer les routes malgré les nombreuses charges. Les quelques unités qui parviennent à passer par les sentiers dérobés de la montagne sont accueillies comme il se doit lorsqu'elles atteignent le sommet. Les trains (dont les TGV) qui relient Modane à Turin sont bloqués plus de 30 fois, plusieurs usines débrayent à la sauvage. Le chef-lieu Susa est totalement blindé et l'on n'y rentre qu'avec ses papiers d'identité. A 17h, la défaite du gouvernement semble consommée, les maires négocient le retrait provisoire des flics contre la levée des barrages. La journée se finit par de grandes fêtes dans les villages.

31 octobre : « Trahissant » une parole qui n'engage que ceux y croient, les forces de l'ordre prennent tous les terrains ce matin-là vers 3h, notamment la zone de Mompantero si bien défendue la veille. Ils sont clôturés tandis que les routes qui y mènent sont interdites à toute personne. Plusieurs gares sont occupées en réaction. Les maires tentent une nouvelle fois d'enliser la lutte sur le terrain légal en bloquant sur les recours. Une grève générale en Val Susa ainsi qu'une nouvelle manifestation sont tout de même décidées en assemblée générale pour la mi-novembre.

6 novembre : Les flics 'trouvent' un étrange colis piégé laissé désamorcé volontairement et accompagné d'un tract « Val Susa Rossa » sur la route nationale. C'est l'occasion rêvée pour les flics et les journaux de ressortir leurs fables sur les anarchistes et les mensonges de 1998.

8 novembre : « *Déjà 100 possibles mises en examen (des élus, des jeunes des centres sociaux, des familles) tous possiblement inculpés pour avoir participé aux différents blocages qui ont eu lieu le 31 octobre. Les flics ont tapé et en plus les magistrats inculpent. Le Val Susa est envahi de flics avec de continuelles provocations — les habitants de certains villages sont soumis à 4 contrôles voire plus pour aller au boulot. Les flics volent le bois entreposé dans les montagnes pour se chauffer aux barrages routier. Ils balancent aussi leurs saletés dans les cours de ferme. Lorsque vous avez un chien, obligation de le tenir en laisse même à la campagne. Pour ce qui est des ouvriers qui travaillent aux sondages sur les chantiers, ils sont protégés par les flics et en plus sortent de leur travail avec une couverture sur la tête pour ne pas que les habitants de la vallée présent auprès des chantiers puissent les reconnaître.* »

13 novembre : une marche aux flambeaux de nuit sur les sentiers des partisans réunit des centaines de personnes.

16 novembre : 80 à 100 000 personnes manifestent de Bussoleno à Susa. La grève générale est largement suivie malgré le refus des grands syndicats nationaux de l'appuyer, tous les commerces ont baissé leur rideau. Des gamins aux plus vieux, tous et toutes sont dans la rue et dans la montagne. Dans une vallée qui compte 50 000 habitant-e-s, les renforts sont venus de toute la région et de la capitale du Piémont, Turin. Cette manif avait aussi comme slogan la fin de la présence policière : 15 000 policiers occupent en effet la vallée depuis maintenant 3 semaines.

28 novembre : Les flics prennent position à 3h du matin à Venaus pour protéger les travaux de sondage préalable de ce lieu choisi pour abriter l'entrée du tunnel de 53 km puis filent des coups à Agnoletto et molestent 4 autres députés européens venus en délégation voir ce qui se passait.

29 novembre : Alors qu'une nouvelle manifestation réunit 30 000 personnes, près de 5 000 autres se rendent sur le site du chantier de Venaus, à 1 500 mètres d'altitude, et y chassent la flicaille. L'occupation permanente est décidée : tentes, poêles et assemblées vont la rythmer pendant une petite semaine... « *Les discussions entre les différents groupes sont parfois très vives. D'aucuns discutent avec les sbires présents sur le terrain de 4 hectares alors que d'autres veulent leur lancer des pierres. Discussions qui pourtant n'empêchent pas que le mouvement continue et s'élargisse.* »

30 novembre : « *Des paysans amènent du bois avec leurs tracteurs pour renforcer les barricades que d'autres ont commencé à construire, malgré le grand froid. Les discussions continuent mais le nombre de personnes discutant avec les forces de défense du projet diminue, car l'activité se concentre sur la défense du lieu et la concertation à l'intérieur du mouvement. C'est la fin des altermoiements.* »

2 décembre : « *L'ambiance et la combativité semblent être meilleures que le premier jour. Les flics se contentent de pousser pour essayer de déloger les manifestants mais n'y arrivent pas car ils sont bien moins nombreux.* » Peu après 22h, ils se retirent plus loin, dégoûtés par la rapide affluence des



valsusains (600 en une heure) venus renforcer les petites dizaines d'occupants du dernier site qu'ils ne contrôlent pas.

5 décembre : Le ministre de l'intérieur déclare qu'il envoie 900 policiers supplémentaires en Val Susa.

6 décembre : C'est vers 3h30 du matin qu'un millier de policiers et carabiniers attaquent le dernier site occupé, celui de Venaus. Ils matraquent à tour de bras les 200 habitants qui dorment-là avant de raser tout le campement au bulldozer puis d'installer des barrières. 19 personnes sont blessées, dont deux gravement (un retraité de 64 ans a un traumatisme abdominal à force de coups et un jeune de 22 ans un traumatisme crânien) que la rumeur faisait passer pour mortes. A l'annonce de l'attaque, les habitants de toute la vallée de Venaus à Turin descendent dans les rues, les églises sonnent le tocsin. Petit à petit, tout s'arrête en une grève générale spontanée et sauvage : usines, écoles, bureaux, établissements publics, trains de banlieue...

Les manifestants bloquent l'autoroute (A32) et les deux routes nationales (S24 et 25), les voies de la ligne internationale Turin-Modane sont occupées à Avigliana. Des barrages et des barricades sont érigés dans les villages de la vallée par des personnes de tous âges, des plus jeunes aux plus vieux, pour empêcher les policiers « assassins » de redescendre dans leur campement près de Turin. Un face à face très violent se déroule entre 5 000 manifestants et la flicaille à Bussoleno aux cris de « Reprenons Venaus ! ». La journée se termine par des assemblées générales qui convoquent une manifestation pour le 8 en direction de Venaus.

A Turin, le maire Chiamparino est réveillé par des slogans contre le TAV puis, après un rassemblement devant la préfecture, une manifestation de 2 000 personnes se rend jusqu'à la gare centrale de Porta Nuova où les trains sont bloqués. Les manifestants se rendent ensuite piazza Castello devant le siège de la Région Piémont : sa présidente, Mercedes Bresso, est reconnue dans sa voiture et doit se réfugier pendant une demie-heure dans ses bureaux tandis qu'un conseiller régional se prend des coups. Au passage de la manif, une vitrine de banque est pétée, deux voitures de la police municipale endommagées, un flic blessé, les murs de la ville repeints et les stores d'une boutique des Jeux Olympiques arrachés.

7 décembre : Un rassemblement en solidarité se tient en Suisse devant le consulat italien de Lugano et dans une dizaine de villes italiennes

8 décembre : Parties de Susa, 30 000 personnes manifestent en direction de Venaus. Alors que le gros du cortège choisit de bifurquer vers l'autoroute pour passer par les bois, plus d'un millier d'entre elles choisit l'affrontement direct au check-point et parvient à enfoncer les cordons de flics qui protègent l'accès au site de Venaus. Après plusieurs heures d'escarmouches à coups de lacrymogènes contre les pierres puis d'affrontement au corps à corps, les derniers 250 flics en tenue anti-émeute, encerclés de toute part, lâchent et le chantier est réoccupé pour quelques heures par des milliers de valsusains. Les engins et infrastructures y sont défoncés, tout comme ce qui permettait aux flics de veiller sur place (algecos, mobile homes). De nouvelles barricades sont érigées. On relève 12 carabiniers et 4 policiers blessés.

A Rome, la cérémonie pour le départ de la flamme olympique qui doit parcourir le pays est perturbée par un anti-TAV qui est monté à la tribune afin de hurler sa colère au maire de Turin, Sergio Chiamparino, présent à la cérémonie.

9 décembre : Rassemblement en solidarité avec la lutte en Val Susa à Grenoble, devant le siège des Verts Isère. Un autre est prévu le lendemain à Chambéry devant la mairie.

10 décembre : Réunion au sommet à Rome entre ministres, responsables locaux des petites communes du Val Susa, un responsable des chemins de fer italien et le maire de Turin, qui accueille les Jeux Olympiques d'hiver 2006 dont plusieurs événements auront lieu dans la vallée. A la sortie, le gouvernement italien promet d'attendre la remise d'un rapport sur l'impact sanitaire et environnemental du projet dans la vallée avant de lancer les travaux à Venaus. De leur côté, les participants à la réunion ont accepté de "respecter" le site prévu des travaux et de laisser la compagnie chargée de la construction en prendre possession, selon le communiqué du cabinet de Silvio Berlusconi. L'accord est interprété comme une « trêve olympique », deux épreuves des J.O. devant se dérouler en Val Susa à partir de février 2006.

11 décembre : Lors de l'assemblée générale de la vallée à Bussoleno, les maires des petites communes du Val Susa et les présidents des deux Communautés de montagne précisent qu'ils n'ont rien signé, renvoyant la décision à leur conseil municipal. Au cours du débat houleux devant 3000 personnes, ils précisent aussi qu'ils refusent de s'associer à la manifestation du 17 à Turin, lui préférant une » kermesse culturelle ».

12 décembre : Le parquet de Turin met sous scellés judiciaires les 35 000 m^2 du site de Venaus « *pour faciliter le travail des enquêteurs sur les affrontements et destructions de matériel de chantier* ». « *La mesure n'empêchera pas la reprise des travaux, il sera suffisant que les dirigeants de LTF et les mandataires du consortium CMC en fassent la demande au parquet et les travaux seront réautorisés à démarrer* » explique le procureur Laudi, coordinateur du pool anti-terrorisme de Turin.

17 décembre : Une nouvelle manifestation est prévue à Turin.

Spéciale dédidace

La société Lyon Turin Ferroviaire (LTF), en charge de la partie commune franco-italienne après avoir succédé à Alpetunnel-GEIE, a été créée en octobre 2001 suite à l'accord conclu entre les deux pays en janvier 2001. Par cet accord, devenu traité, les gouvernements des deux pays se sont engagés « *à faire construire (…) les ouvrages de la partie commune italo-française nécessaires à la réalisation d'une nouvelle communication ferroviaire mixte marchandises / voyageurs entre Lyon et Turin* »**. LTF est une société par actions simplifiée binationale. Ses actionnaires sont Réseau Ferré de France (RFF) et Rete Ferroviaria Italiana (RFI) à parts égales. LTF travaille sous la responsabilité de la CIG, une Commission Intergouvernementale Franco-Italienne créée en janvier 1996. Le dossier d'Avant-Projet Sommaire remis par LTF en décembre 2003 ayant été validé, la déclaration d'utilité publique est prévue pour fin 2006 et sera précédée d'une enquête d'utilité publique.**

Maîtrise d'ouvrage du projet

Lyon Turin Ferroviaire (LTF)
Siège
1091, avenue de la Boisse
F-73 026 Chambéry
Tél.: 4 79 68 56 66
Fax: 4 79 68 56 63
Centre d'exposition du projet
(mardi-samedi, 9h30-12h/14h30-18h30)
Place du 17 Septembre 1943
F-73 500 Modane
Tél./Fax: 4 79 05 84 31

Président, François Lépine (préfet)
Directeur général, Paolo Comastri
Responsable affaires juridiques et marchés, Vincenzo De Gregorio
Responsable procédures marchés, Jean-Yves Peltier
Responsable des travaux, Walter Benedetto
Responsable des travaux France, Christian Fournier
Responsable-adjoint des travaux Italie, Marco Rettighieri

Réseau Ferré de France, actionnaire à 50 % de RTF, est une filiale de la SNCF.
Siège national
92, Avenue de France
F-75648 Paris Cedex 13
Siège Rhône-Alpes/Auvergne
Le Dauphiné Part-Dieu
78, rue de la Villette
F-69425 Lyon Cedex 03
Tél.: 4 72 84 65 70
Fax: 4 72 84 05 79

Les quatre Descenderies

Réalisation de la descenderie de Modane/Villarodin-Bourget
Groupement solidaire d'entreprises
•Razel (mandataire), Att: M. Jean Guillaume, 3, rue René Razel Christ de Saclay, F-91892 ORSAY. Tel.: 1 69 85 69 85. Fax: 1 60 19 06 45. E-mail: razel@razel.fr. URL: www.razel.fr
•Bilfinger Berger SpA, Via Rencio, 38, I-39100 Bolzano. Tél.: 0471 324 970, Fax: 0471 940263
•Pizzarotti, Via Anna Maria Adorni, 1, I-43100 Parma (filiales à Fontevivo (PR), Noceto (PR), Melfi (PZ), Lucignano (AR))
52 717 085,50 €, 7 octobre 2005

Réalisation de la descenderie de La Praz (communes d'Orelle et St André)
Groupement solidaire d'entreprises
•SPIE Batignolles TPCI SAS (mandataire), Att: Laurent Grall, 11 rue Lazare Hoche, F-92774 Boulogne-Billancourt. Tel.: 1 47 12 66 35. Fax: 1 48 25 14 88
•SPIE Sotrabras SAS, route de l'Industrie, BP 8, F-73540 La Bathie
•Ghella SpA, Piazza Cardinale Consalvi, 9, I-00196 Roma. Tél.: 06 360 9441. Fax: 06 3232305
•Cogeis SpA, Via XXV Aprile, 2/15, I-10010 Quincinetto (To), Tél.: 0125 635111, Fax:0125757403
61 513 861,61 €, 7 octobre 2005

Descenderie de Saint Martin la Porte
Groupement solidaire d'entreprises
•Scetauroute (mandataire)
•Antea ingénierie, 5 place Robert Schumann, F-38025 Grenoble cedex. Tél.: 4 76 70 64 82. Fax: 4 76 70 64 83 (+ 22 agences)
•Alpina SpA, via Ripamonti 2, I-20136 Milano (Mi). Tél.:02 58305010. Fax: 02 58307388
•Bureau d'étude Terrasol, 72 avenue Pasteur, F-93100 Montreuil, Tél.:1 49 88 24 42. Fax: 1 49 88 06 66
•Fondazioni Speciali SpA (sous-traitant), siège via Goito 14, I-43100 Parma, bureaux via Canvelli 6, I-43015 Noceto (PR). Tél.: 0521 621146/48. Fax: 0521 621150/51
•GD Test Srl (sous-traitant), via Pigafetta 17, I-10129 Torino. Tél.: 011 5808406, Fax: 011 5808319. E-mail: gdtest@gdtest.it, URL:www.gdtest.it
40 384 508, 95 €, 28 février 2003

Réalisation de la descenderie de Venaus
Groupement solidaire d'entreprises
•Coopérativa Muratori e Cementi (CMC, mandataire), via Trieste 76, I-48100 Ravenna et via Abruzzi 3, I-00187 Rome. Tél.: 06 42020425. Fax: 06 42390728
•Geotecna Progetti SpA, via Roncaglia 14, I-20146 Milano (Mi). Tél.: 02 46 90 639, Fax: 02 48 19 44 30. E-mail:geotecna@geotecna.com et via Germanica 107, I-00192 Roma (Rm). Tél.: 06 32 11 13 72, Fax: 06 32 64 73 58. E-mail: geotecna.roma@geotecna.com
•Bentini SpA, via Verdi 20, I-48018 Faenza (RA). Tél.: 054 62 2065, Fax: 05 46 68 66 35. E-mail:bentini@bentini.it, URL: www.bentini.it
•Cogeis SpA, Via XXV Aprile, 2/15, I-10010 Quincinetto (To), Tél.: 0125 635111, Fax:0125757403
•Strabag Bau-AG, Siegburger Str. 241, D-50679 Cologne. Tél.: (0)221 / 8 24-01, Fax: (0)221 / 8 24-2936. E-mail: info@strabag.de. URL:www.strabag.de
84 342 414,21 €, 9 février 2005

Travaux, services et études

Études techniques
Groupement solidaire d'entreprises
•Geos SAS (mandataire), Att: Michel Hochard, 9 bis, rue Delerue, F-92120 Montrouge. Tel.: 1 46 12 04 04. Fax: 1 46 12 95 96
•D'Appolonia SpA, via San Nazaro 19, I-16145 Genova (GE). Tél.: 010 3625148, Fax: 010 3621078
508 950 €, 11 octobre 2005

Services d'urbanisme et d'architecture paysagère
•SNCF-CISE (Centre d'Ingéniérie Sud Est), Att: Jean Philippe, 12, rue Bichat, F-69002 Lyon. Tel.: 4 72 40 39 29. Fax: 4 72 54 38 90
23 000 €, 8 octobre 2005

Services divers d'ingénierie
•SOCOTEC SA, Att: Georges Farah, Les Quadrans, 3, avenue du Centre, F-78180 Guyancourt. Tel.: 1 30 12 80 00
1 417 000 €, 8 octobre 2005

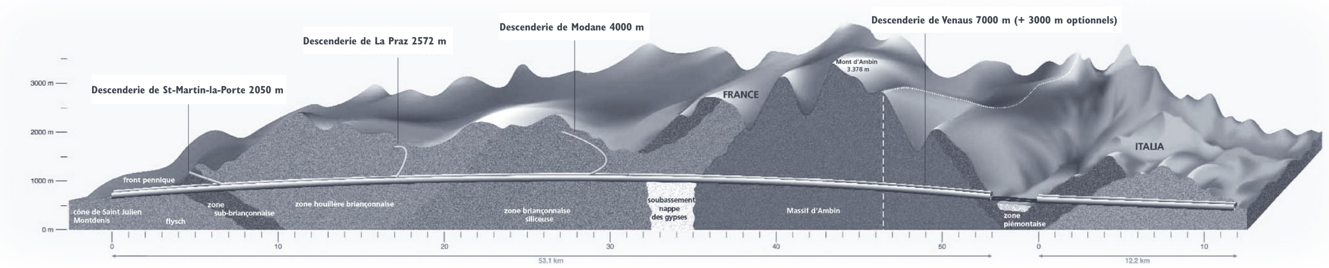
Services relatifs à l'environnement
•SAGE Environnement, Att: Patrick Ternisien, 12, avenue du Pré de Challes - Parc des Glaisins, F-74940 Annecy-le-Vieux. Tel.: 4 50 64 06 15. Fax: 4 50 04 08 73
35 700 €, 8 octobre 2005

Campagne de reconnaissance complémentaire par forages, 2004-France
•Foraco SAS, Att: Frédéric Desloges, BP 173, F-34401 Lunel. Tel.: 4 67 83 51 60. Fax: 4 67 83 51 79
370 000 €, 8 octobre 2005

Services d'architecture
•AR-THEME, Att: Jean-Pierre Vaysse, 18, avenue Robert André Vivien, F-94160 Saint-Mandé. Tel.: 1 43 65 74 74. Fax: 1 43 65 76 76. E-mail: contact@artheme.com. URL: www.artheme.com
263 690 €, 7 octobre 2005

Services de conduite du chantier de La Praz
•Schmidhalter & Pfammatter Ingenieure AG (S.P.I.), Att: Claude-Alain Schmidhalter, Kantonstrasse 322, CH-3900 Brig Glis. Tel.: 0041 27 921 11 20. Fax: 0041 27 921 11 21
2 748 096 €, 7 octobre 2005

Services de conseil en matière de santé et de sécurité à La Praz





En France, 15 communes sont concernées par le tracé de la partie commune et 11 accueilleront des installations nécessaires au tunnel.
• **Saint-Jean-de-Maurienne** : Aménagements ferroviaires à l'air libre. Il est également prévu d'implanter une nouvelle gare pour les voyageurs.
• **Villargondran** : Aménagements ferroviaires à l'air libre et implantation d'une nouvelle gare de fret (6 voies ferroviaires, plates-formes bitumées permettant le chargement et le déchargement des wagons à partir des camions, site de dépôt des Resses).
• **Saint-Julien-Montdenis** : Tête du tunnel.
• **Saint-Martin-La-Porte** : Descenderie, galerie de reconnaissance et un site de dépôt sur place.
• **Saint-Michel-de-Maurienne** : Puits de ventilation.
• **Saint-André** : Descenderie de la Praz, une galerie de reconnaissance.
• **Le Freney** : Installations de chantier
• **Modane** : Installations de chantier
• **Villarodin-Bourget** : Descenderie, une galerie de reconnaissance et le site de dépôt des Tierces.
• **Avrieux** : Création d'un puits de ventilation.
• **Lanslebourg Mont-Cenis** : Site de dépôt sur place.

•Société Presents, Att: M. Patrick Grossmann, 132, cours Charlemagne, F-69002 Lyon. Tel.: 4 78 38 69 69. Fax: 4 78 38 69 60. E-mail: contact@presents.fr. URL: www.presents.fr
82 890 €, 7 octobre 2005

Déblai-remblai à La Praz
•SOCCO Entreprise, Att: M. Paul Cusin-Rollet, 1, route des Creuses, F-74650 Chavanod. Tel.: 4 50 69 33 44. Fax: 4 50 69 18 69
284 342,50 €, 7 octobre 2005

Pont provisoire à Modane
•Entreprise Casarin et Fils, Att: Casarin Eric, 10, rue de la concorde, F-73500 Modane. Tel.: 4 79 05 07 48. Fax: 4 79 05 02 96
154 308 €, 7 octobre 2005

Services d'architecture de la traversée du Val Cenischia
•Chambre & Vibert Architectes, Att: M. Daniel Vibert, 1 place de la Libération, F-73000 Chambéry. Tel.: (00.33) 4 79 70.07.90. Fax: (00.33) 4 79 85 26 69. E-mail: chambre.vibert@wanadoo.fr
191 000 €, 14 juillet 2005

Services de conseil en matière de sécurité
Groupement solidaire d'entreprises
•Bureau Veritas FR (mandataire), 63, avenue de Poisat, F-38320 Eybens. Tel.: + (33) 4.76.24.00.26. Fax: +(33) 4.76.62.94.14. E-mail: antoine.fuentes@fr.bureauveritas.com
•Bureau Veritas Italia Spa
•D'Appolonia SpA, voir plus haut
731 300 €, 1er juin 2005

Services de gestion de projets de construction à Venaus
Groupement solidaire d'entreprises
•GEODATA S.p.A - Mandataire, Corso Duc Degli Abruzzi 46/E, I-10129 Torino. Tel.: (+39) 011 58 10 611. Fax: (+39) 011 59 74 40. E-mail: geodata@geodata.it
•SNCF Direction de l'Ingénierie
•SYSTRA SA
2 900 000 €, 13 mai 2005

Travaux d'enlèvement de gravats (descenderie de Modane)
•Granulats Rhône Alpes SAS (GRA), 4, rue Aristide Bergès, BP 33, F-38081 L'Isle d'Abeau. Tel.: 4 74 27 59 00. Fax: 4 74 27 59 92
10 596 635,91 €, 29 septembre 2004

Travaux de sondage et de forage de reconnaissance, campagne 2003
•Coreis SA, Département COFOR, Att: M. Pierre Cachau, chef d'agence, 41, rue de la Ferté-Alais, F-91720 Maisse. Tel.: 5 55 38 90 00. Fax: 5 55 71 22 83
808 037 €, 19 août 2004

Services d'études d'impact sur l'environnement à Venaus
•Fenice SpA, Centro Servizi Ecologici, Att: Martino Narcisi, Direttore Operativo, Via Acqui, 86, I-10090 Cascine Vica - Rivoli (TO). Tel.: (0039) 0011 951 39 12. Fax: (0039) 011 951 36 65
1 995 623 €, 18 août 2004

Services de prospection géophysique pour le tunnel de Bussoleno
Lots, 5 décembre 2003
•Geophysik GGD mbH, Att: Mme T. Raevskaia, Ehrentseintrabe 33, D-04105 Leipzig. Tel.: 00 341 58 313 33. Fax: 00 341 58 313 0.
191 718 € + 184 458 € + 55 264 €
•Geoexpert AG, Att: M. Walter Frei, Schulstrasse 5, CH-8603 Schwerzenbach. Tel.: 00 41 1 825 62 82. Fax: 00 41 1 825 62 83. E-mail: info@geoexpert.ch
42 700 €
•Geoinvest Srl, Att: Gianfranco Bruzzi, via della Conciliazione 45 / A, I-29100 Piacenza. Tel.: 00 39 05 23 59 36 22. Fax: 00 39 05 23 59 36 40
33 600 €

Étude aéraulique
Groupement solidaire d'entreprises
•Scetauroute (mandataire), les Pléiades n.o 35, park nord Annecy, F-74373 Pringy. Tel.: 4 50 27 39 39. Fax: 4 50 27 39 40. E-mail: dir.tunnels@scetauroute.fr
•Metropolitana Milanese S.p.A, via del Vecchio Politecnico 8, I-20121 Milano (Mu). Tél.: 02 77471, Fax: 02 780033 et via De Gaspeti 55, I-80133 Napoli (Na). Tél.: 081 4201206, Fax: 081 4203021
108 710 €, 18 octobre 2003

Services d'études de trafic Fret
Groupement solidaire d'entreprises
•Nomisma Spa (mandataire), Strada Maggioire 44, I-41125 Bologna. Tel.: 051 64 83 320 345. Fax: 051 22 34 41
•SWG Srl, via San Francesco 24, I-34133 Trieste (Ts). Tél.: 040 362525, Fax: 040 635050
239 500 €, 8 octobre 2003

Services relatifs à l'exploitation des différentes typologies de services d'autoroute ferroviaire
Groupement solidaire d'entreprises:
•TRACTEBEL Development Engineering SA (mandataire), Att: Transportation Division, avenue Ariane 7, B-1200 Bruxelles. Tel.: 2 773 75 33. Fax: 2 773 79 90. E-mail: jean-marie.vandeclisse@tractebel.com
•ITALFERR Spa, via Marsala 53, I-00185 Roma (Rm). Tél.: 06 49751, Fax: 06 49752711
•SNCF Ingénierie
•TRACTEBEL Ingegneria
•SETEC TPI, Tour Gamma D, 58 quai de la Rapée, F-75012 Paris. Tél.: 1 40 04 62 89, Fax: 1 43 46 89 95
348 040 €, 8 octobre 2003

Campagne de sondages complémentaires 2003 - Italie (tunnel de Bussoleno et secteurs à l'air libre)
Lots, 2 octobre 2003
•RCT S.r.l, Att: Dott. Sergio re de Paolini, 2 via G. Di Vittorio, I-20060 Liscate. Tel.: 003 90 29 54 20 01. Fax: 0039 02 95 35 0316. E-mail: rct@mi.nettimo.it
323 215,90 €
•Geotecno S.r.l, Att: Sig. Roberto Giacometti, Via Circonvallazione, 53, I-15011 Acquiterme. Tel.: 003 90 14 45 66 92. Fax: 003 90 14 45 59 68. E-mail: mfo@geotecnosrl.it
1 866 104 €

Campagne de sondages 2003 - France
Lots, 6 septembre 2003
•Foraco SAS, Att: Gérard Fages, BP 173, ZI des Fournels, F-34401 Lunel. Tel.: 4 67 83 51 60. Fax: 4 67 83 51 79. URL: www.foraco.com
1 322 082,45 €
•Coreis SA, Att: Pierre Cachau, Le Fraisse, F-87640 Razès. Tel.: 5 55 38 90 00. Fax: 5 55 71 22 83
113 678 € + 969 239 €

Services de levés hydrographiques
Groupement Solidaire
•EEG Simecsol (mandataire), 18, rue Troyon, F-92316 Sèvres. Tel.: 1 46 23 77 77. Fax: 1 46 01 35 80
•SEA Consulting Srl, via Cernaia 27, I-10100 Torino. Tél.: 011 5162939, Fax:011 5119185
•Bureau d'étude Evelyne Baptendier, 5 rue de Verdun, F-74200 Thonon. Tél.: 4 50 70 47 47, Fax: 4 50 70 47 26
79 980 €, 16 août 2003

Travaux de chantier à La Praz
Groupement solidaire
•SAS Martoia TP (mandataire), BP 37, F-74301 Ugine. Tel.: 4 79 37 38 13. Fax: 4 79 37 36 95
•Martoia SARL, 263 rue de Guille, F-73300 St Jean de Maurienne. Tél.: 4 79 64 08 09, Fax: 4 79 64 14 48
130 634 €, 18 juin 2003

Services de prospection géophysique
•Compagnie générale de géophysique (CGC), 1 rue Léon Migaux, F-91341 Massy. Tél.: 1 64 47 30 00, Fax: 1 64 47 39 70
463 557 €, 5 novembre 2002

Services d'études de marchés
•Price Waterhouse Coopers, largo Angelo Fochetti 28, I-00154 Roma. Tél.: 6 57 08 31, Fax: 6 570 83 25 36
127 700 €, 17 octobre 2002

Services de conseils financiers
Groupement d'entreprise
•Crédit Agricole Indosuez (mandataire)
•Intesa BCI SpA
•Société Générale
377 000 €, 17 octobre 2002

Ces informations ont été publiées dans le Ted, supplément au Journal Officiel de l'Union Européenne : www.ted.publications.eu.int/official

Puisqu'il le faut bien...

« Cette grève de la vallée contre la Grande Vitesse ne sera ni déposée ni organisée par la Cgil [CGT italienne]. Il n'y a pas d'espace pour une grève générale parce que je ne partage pas les raisons de cette protestation. A la Cgil, l'opinion dominante est qu'on doit faire la ligne ferroviaire Turin-Lyon. Naturellement, il faut trouver les conditions pour pouvoir le faire. »

Vanna Lorenzoni,
Secrétaire général de la Cgil de Turin, 10/05

« Il y a actuellement en Val Susa un mélange préoccupant de protestations populaires légitimes, de spéculations politiques et d'intrusions subversives qui risquent d'exploser d'un jour à l'autre. »

Giuseppe Pisanu, ministre de l'Intérieur,
Discours à l'Assemblée, 2/12/05

« *–Et sur le reste ?*
–Nous sommes convaincus que la protestation italienne est erronée. Si on veut vraiment changer les choses, il faut faire un bond en avant sans avoir peur.
–Et l'amiante, et les dégâts environnementaux ?
–Nous aussi nous avons de l'amiante. Mais aujourd'hui, ce n'est plus un problème, on peut la traiter avec sécurité comme ça a été le cas au Gothard.
–Il y a aussi le problème des nappes phréatiques. Certains parlent déjà de manque d'eau.
–Ce sont de petits problèmes dépassés. Ce qui compte est de se battre pour bien faire les choses. C'est une chose d'être exigeant, c'en est une autre de dire non à une oeuvre importante comme la ligne Turin-Lyon. »

Gérard Leras, Président des Verts Rhône-Alpes
Corriere della Sera, 6/12/05

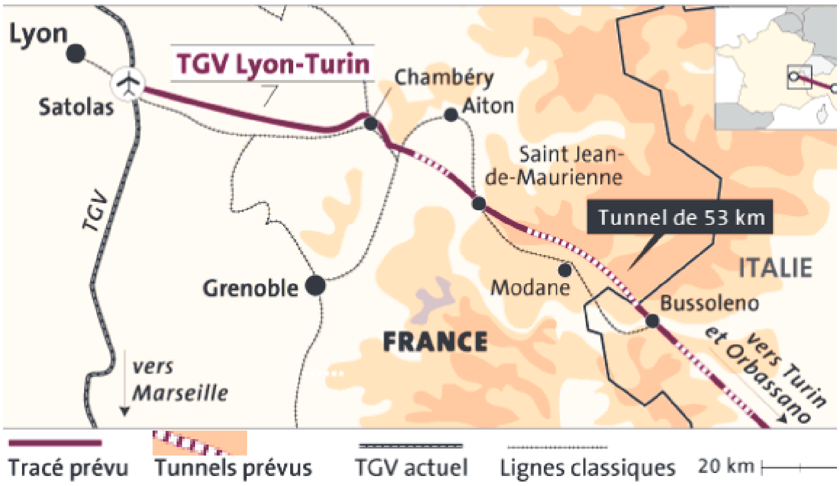
« J'ai ouvert une table de concertation il y a un an pour qui veut des explications, pour les gens du coin. Personne n'est jamais venu. Nous, nous sommes à leur disposition. Maintenant je vais aussi ouvrir un observatoire permanent à Susa pour pouvoir contrôler les travaux, auquel devront participer tous les intéressés, des syndicats jusqu'aux curés, aux gens du coin, à leurs experts, à tous ceux qui veulent avoir des explications sur ce chantier qui doit se faire et qui est indispensable. »

Pietro Lunardi, ministre de l'Equipement
Corriere Adriatico, 7/12/05

« J'espère qu'on pourra dépasser la difficile situation qu'il y a en Val Susa par le dialogue. Par le dialogue et la légalité. Le dialogue ne veut pas dire que les autorités publiques céderont par rapport au respect de leurs propres responsabilités. Parce qu'un dialogue qui reviendrait à céder serait une capitulation et signifierait également que ceux qui bloquent les routes ont raison. »

Pier Ferdinando Casini,
Président de la Chambre des députés, 7/12/05

UNE NOUVELLE TRAVERSÉE DES ALPES PRÉVUE POUR 2020



Bas les pattes du Val Susa

Cela fait plus de 10 ans que la population du Val Susa, dans le Piémont, se mobilise contre le projet d'une oeuvre monstrueuse : la ligne à grande vitesse Turin-Lyon.

Le train à grande vitesse (TGV et Tav en italien) se veut à la pointe de l'innovation ferroviaire, et est défini comme une étape inévitable du progrès et de la technologie (aucun politicien, aucun journaliste apparu à la télé ces derniers jours n'a imaginé remettre en discussion le projet). Mais vu que les miracles sont rares, il faut en payer le prix : lignes entièrement nouvelles avec des quais modifiés géométriquement, une alimentation électrique différente et des coûts de manutention très élevés.
Ceci signifierait pour les valsusains la destruction de leur terre. Des tonnes de béton envahiraient la vallée pour construire une ligne ferroviaire qui traverserait les villages, trouant par de longs tunnels les proches montagnes où se trouvent de fortes concentrations d'amiante, d'uranium et de radon.
Le tout pour faire circuler plus rapidement des marchandises et des hommes d'affaire.

Ce qui s'est créé au cours des années comme opposition au Tav a été un large mouvement qui comprend des gens «ordinaires», des groupes écologistes, certaines institutions locales et des comités de lutte. Ces derniers sont nés dans l'intention d'informer tous les valsusains du « problème Tav » et de créer ensemble des moments de lutte contre le projet.

Après une manifestation océanique en juin où plus de trente mille personnes ont marché dans la vallée en levant les drapeaux « No Tav », les comités populaires ont donné vie à trois rassemblements permanents sur les terrains où devraient commencer les sondages dans les montagnes (premier pas vers la réalisation des tunnels).
Nés pour veiller constamment sur la zone, ce sont vite devenus des lieux de rencontre, de socialisation, de confrontation réciproque et de passage des informations. Là, jeunes, familles et anciens se retrouvent chaque jour, faisant vivre une expérience d'autogestion qui va au-delà d'un projet dévastateur. Les rassemblements ont grandi grâce à la contribution de chacun, dans la mesure et la forme de ses possibilités : l'un fournissant les sièges, l'autre un poêle à chauffer, l'un cuisinant et l'autre portant un peu de bon vin. Dans ces moments, les gens se donnent la possibilité de créer un mode de vivre non programmé par la routine quotidienne, la mettant et se mettant en discussion. Des personnes qui peut-être peu de temps auparavant ne se seraient pas saluées se parlent à présent, réfléchissent, se disputent et programment ce qui est leur propre défense et la survie de la vallée.

Le vif esprit d'autogestion, d'assemblées et de rassemblements s'est trouvé fort à faire avec le rôle de médiation des maires et des institutions locales, ou avec la poigne de fer de la région Piémont et du gouvernement. Se trouvant pris entre deux feux, d'une part une population qui s'oppose au Tav *sans si et sans mais* et de l'autre le sommet de leur parti qui insiste à plusieurs reprises pour commencer les travaux, les maires et les conseils locaux ont cherché à ralentir le temps à tout prix. (...)

[Extrait d'*El Salvanèl* n°3, novembre 2005]